2002 no. 41

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

REGELING van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 januari 2002 nr. DGG/J-01/008832, houdende invoering van een stelsel van verplichte, specifieke onderzoeken ten aanzien van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (Regeling onderzoeken ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen).

Uitgegeven, 11 april 2002

De minister van Justitie a.i.,

C.A.S.D. Wever

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen en de Minister van Vervoer en Communicatie van Aruba;
Gelet op richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PbEG L 138), en op artikel 174b van het Schepenbesluit 1965;

Besluit:

Artikel 1
In deze regeling wordt verstaan onder richtlijn nr. 1999/35/EG: richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PbEG L 138).

Artikel 2
Deze regeling is van toepassing op ro-ro-veerboten en op hogesnelheidspassagiersvaartuigen als bedoeld in artikel 2, onderdelen a en b, van richtlijn nr. 1999/35/EG die een geregelde dienst van of naar een haven in Europa onderhouden, wanneer zij internationale of binnenlandse reizen maken in zeegebieden waar uitsluitend passagiersschepen van klasse A in de zin van richtlijn nr. 98/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEG L 144) mogen worden ingezet.

Artikel 3
Ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen voldoen aan de vereisten, bedoeld in de artikelen 4, eerste lid, 6 en 8 van richtlijn nr. 1999/35/EG, en worden onderworpen aan de controles en onderzoeken, bedoeld in die artikelen.

Artikel 4
Rederijen als bedoeld in artikel 2, onderdeel o, van richtlijn nr. 1999/35/EG voldoen aan de vereisten, bedoeld in artikel 5 van die richtlijn, en worden onderworpen aan de vereiste eerste controles, bedoeld in dat artikel.

Artikel 5
De onderzoeken en controles, bedoeld in de artikelen 3 en 4, worden uitgevoerd door daartoe door het hoofd van de scheepvaartinspectie met inachtneming van bijlage V van richtlijn nr. 1999/35/EG aangewezen gekwalificeerde inspecteurs.

Artikel 6
Een wijziging van richtlijn nr. 1999/35/EG geldt voor de toepassing van deze regeling met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

Artikel 7
Deze regeling treedt in werking op 15 februari 2002.

Artikel 8
Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling onderzoeken ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

Deze regeling wordt met de toelichting in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en het Afkondigingsblad van Aruba geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
T. Netelenbos

TOELICHTING

Deze regeling strekt tot uitvoering van richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PbEG L 138) voorzover betrekking hebbend op schepen, varend onder Nederlandse vlag. Volgens artikel 1 van de richtlijn heeft deze onder meer tot doel een systeem van verplichte, specifieke onderzoeken vast te stellen dat een waarborg biedt voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen van en naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap. Aan dit systeem bestaat behoefte gezien de ernstige bezorgdheid over ongevallen met ro-ro-veer-boten waarbij een groot aantal mensen is omgekomen en gezien het feit, dat personen die binnen de Gemeenschap gebruik maken van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen een passend veiligheidsniveau mogen verwachten en daarop moeten kunnen vertrouwen.

De richtlijn verplicht de staten van ontvangst, dat wil zeggen de landen (in casu Nederland) waarvan de havens worden aangedaan door ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, om een uitgebreid stelsel van inspecties uit te voeren, aanvullend op de daarvoor internationaal geldende voorschriften, welke in de richtlijn zijn genoemd. Deze regeling, voortvloeiende uit artikel 174b van het Schepenbesluit 1965, voorziet daarin voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen. Overeenkomstig de richtlijn dient een eerste inspectie plaats te vinden, voordat een schip in gebruik wordt genomen, dan wel, indien het een bestaand schip betreft, binnen een jaar na inwerkingtreding van de richtlijn. Dit wordt geregeld in deze ministeriële regeling. Implementatie van de richtlijn heeft niet voor het gestelde tijdstip, 1 december 2000, plaats kunnen vinden. De gevolgen van de implementatie na dit tijdstip zijn beperkt, aangezien de voorgeschreven termijn van eerste inspectie, nl. 1 december 2001, bij het in werking treden van de onderhavige regeling niet noemenswaard is overschreden en door Nederland via internationale samenwerking al uitvoering aan de richtlijn wordt gegeven.

De voorschriften van de richtlijn gelden ongeacht onder welke vlag het vaartuig vaart. Aangezien het Schepenbesluit 1965, waarop deze regeling berust, alleen geldt voor Nederlandse schepen, wordt voor de toepasselijkheid van de richtlijn op buitenlandse ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen in Nederland een afzonderlijke wettelijke voorziening getroffen.

Rederijen die een geregelde dienst tussen havens van de Gemeenschap wensen te openen dienen aan te tonen, dat de onderzoeken die hebben geleid tot de afgifte van certificaten volgens de regels zijn uitgevoerd. Voor schepen varend onder een vlag van een niet tot de Gemeenschap behorend land zal dat veelal betekenen, dat een deel van eerder (in een niet tot de Gemeenschap behorend land of door een klassebureau) uitgevoerde onderzoeken herhaald zullen worden, voordat tot toestemming wordt overgegaan. Op zijn minst zullen gegevens en rapporten overgelegd dienen te worden die normaliter alleen aan de vlaggenstaat gegeven worden. Het uitgangspunt onder het SOLAS-verdrag is, dat een geldig certificaat, behoudens havenstaatcontroles, toegang tot de Nederlandse havens garandeert. De

eenmalige administratieve lasten per schip voor de rederijen terzake kunnen worden geschat op ten minste € 10.000,-. Voor schepen die varen onder Nederlandse vlag leidt een en ander niet tot een verhoging van de administratieve lasten, aangezien de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart, de benodigde keuringen en inspecties reeds uitvoert uit hoofde van de vlaggenstaat-verantwoordelijkheid, zoals geregeld in de Schepenwet en het Schepenbesluit 1965, en zij niet onderworpen zijn aan de havenstaatcontroles in Nederland. De inspecties in het kader van genoemde richtlijn komen dus in de plaats van de havenstaatcontroles.
De reisgegevensrecorder (VDR) moet uiterlijk op 1 februari 2003 aan boord worden geplaatst. Dit betekent, dat bestaande schepen eerder aan de beurt kunnen zijn dan volgens de voorschriften van het nieuwe hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. In dit verdrag wordt de VDR vereist op schepen waarvan de kiel is gelegd op of na 1 juli 2002 en op bestaande schepen bij de eerste inspectie na deze datum. Met een dergelijke eenmalige investering is ten minste € 45.000,- gemoeid. Opgave van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart, wijst uit, dat er momenteel zes ro-ro-veerboten, respectievelijk hogesnelheidspassagiersvaartuigen onder Nederlandse vlag varen. Voor deze zes schepen dragen de Nederlandse rederijen derhalve in totaal € 270.000,- aan administratieve lasten. Op termijn gezien leidt de verplichting van de VDR voor Nederlandse rederijen, gelet op het SOLAS-verdrag, echter niet tot verhoging van voornoemde lasten.
Incidenten en ongelukken dienen te worden gemeld aan de landen van ontvangst.
Veiligheidsinformatie voor gehandicapten moet aan boord beschikbaar zijn. De kosten hiervan vloeien reeds voort uit het SOLAS-verdrag, zodat terzake van meerkosten geen sprake is.
Ingevolge de artikelen 4, 5, 6 en 8 van de richtlijn worden controles en onderzoeken uitgevoerd. Bij geconstateerde gebreken draagt de reder ingevolge artikel 8, derde lid, van de richtlijn de onderzoekskosten, welke naar schatting ten minste € 900,- bedragen. In het allerongunstigste geval zouden deze halfjaarlijkse inspecties voor genoemde zes schepen derhalve kunnen leiden tot 2 x 6 x € 900,- = € 10.800,- aan administratieve lasten per jaar. Na reparaties of wijzigingen in eigenaarschap of klassering dient een extra onderzoek plaats te hebben. Ook hier geldt, dat voor schepen onder Nederlandse vlag deze verplichtingen reeds gelden, zodat van een verhoging van de administratieve lasten slechts sprake is voor schepen onder vreemde vlag. Voorts is het, gelet op de kwaliteit van de schepen onder Nederlandse vlag, nauwelijks denkbaar, dat de inspecties zullen leiden tot het herhaald constateren van gebreken en dus tot genoemde lasten. Met de Nederlandse reders bestaat overeenstemming over voornoemde lasten. Hun belang is, dat concurrenten aan dezelfde voorwaarden voldoen.
De conclusie van het voorgaande is, dat de verplichtingen die voortvloeien uit de richtlijn en de daarmee verbonden extra administratieve lasten in essentie alleen die schepen raken die varen onder een vlag van een niet tot de Gemeenschap behorend land. Het Adviescollege toetsing administratieve lasten heeft zich met deze conclusie kunnen verenigen.

De richtlijn heeft uitsluitend betrekking op gebruik van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen binnen de Gemeenschap. Deze regeling heeft derhalve geen betrekking op ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die varen in de wateren van Aruba of de Nederlandse Antillen.

Artikel 10 van de richtlijn spreekt over het beletten van de inzet van een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, onder meer indien niet wordt voldaan aan de voorschriften van de artikelen 4 en 5 van de richtlijn of tekortkomingen worden geconstateerd. Artikel 18 van de richtlijn spreekt over het opleggen van sancties. Hierin wordt voorzien in de systematiek van hoofdstuk II, § 2, van de Schepenwet en in de voor schepen onder buitenlandse vlag nog tot stand te brengen wettelijke voorziening.

Transponeringstabel

Richtlijn nr. 1999/35/EG	Regeling
Artikel 1	behoeft geen afzonderlijke regeling
Artikel 2	valt onder de definitiebepaling van artikel 1
Artikel 3, eerste lid	artikel 2
Artikel 3, tweede lid	van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt
Artikel 4	artikelen 3 en 5; voor desbetreffende schepen onder buitenlandse vlag uitvoering in nog tot stand te brengen wettelijke voorziening
Artikel 5	artikelen 4 en 5; voor desbetreffende schepen onder buitenlandse vlag uitvoering in nog tot stand te brengen wettelijke voorziening
Artikel 6	artikelen 3 en 5; voor desbetreffende schepen onder buitenlandse vlag uitvoering in nog tot stand te brengen wettelijke voorziening
Artikel 7	behoeft geen afzonderlijke regeling
Artikel 8	artikelen 3 en 5; voor desbetreffende schepen onder buitenlandse vlag uitvoering in nog tot stand te brengen wettelijke voorziening
Artikel 9	behoeft geen afzonderlijke regeling
Artikel 10	systematiek Schepenwet; voor desbetreffende schepen onder buitenlandse vlag uitvoering in nog tot stand te brengen wettelijke voorziening
Artikel 11	behoeft geen uitvoering
Artikel 12	Wet Raad voor de Transportveiligheid
Artikelen 13, 14 en 15	behoeven geen afzonderlijke regeling
Artikel 16	behoeft geen uitvoering
Artikel 17	artikel 6; voor desbetreffende schepen onder buitenlandse vlag uitvoering in nog tot stand te brengen wettelijke voorziening
Artikel 18	systematiek Schepenwet; voor desbetreffende schepen onder buitenlandse vlag uitvoering in nog tot stand te brengen wettelijke voorziening
Artikel 19	gehele regeling
Artikelen 20, 21 en 22	behoeven geen afzonderlijke regeling

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
T. Netelenbos